

УДК 656.1

*А. А. Подлужный,  
курсант факультета милиции  
Могилевского института МВД  
Научный руководитель: Д. Ю. Макацария,  
доцент кафедры прикладной физической  
и тактико-специальной подготовки  
Могилевского института МВД,  
кандидат технических наук, доцент*

## **ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОГО МАНЕВРИРОВАНИЯ В ЖИЛОЙ ЗОНЕ**

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении маневрирования остается весьма актуальной. Участвуя в дорожном движении, автомобиль осуществляет большое количество разнообразных маневров, которые необходимо выполнять безопасно и обозначать своевременно. Начало движения автомобиля, осуществление перестроений, поворотов, включая разворот, а также съезд с проезжей части дороги в целях остановки или стоянки обозначаются соответствующими сигналами указателей поворотов либо четким и однозначным указанием руки водителя транспортного средства [1].

Заблаговременное информирование участников дорожного движения об осуществлении маневрирования является необходимым требованием, предъявляемым для обеспечения безопасности дорожного движения, и во многих случаях позволяет избежать столкновения с транспортным средством, движущимся в попутном направлении. Однако при выполнении маневра важной является оценка скоростного режима движения транспортных средств.

Движение автомобиля может осуществляться на различных территориях и участках автомобильных дорог, каждый из которых имеет свои особенности. Перед началом движения в жилой и пешеходной зонах, а также на прилегающих территориях (далее — жилая зона) водитель должен оценить обстановку — наличие, направление и скорость движения пешеходов и велосипедистов, особенно детей, а также других участников дорожного движения. Начинать движение и выполнять последующее маневрирование необходимо плавно и спокойно. Скоростной режим автомобиля должен соответствовать складывающейся дорожной обстановке, но при этом не превышать 20 км/ч. Необходимо учитывать, что в жилой зоне около 90 % перекрестков являются не обозначенными и не регулируемыми. При проезде данных перекрестков необходимо руководствоваться правилом помехи справа. Несмотря на то, что ущерб от столк-

новений транспортных средств на перекрестках, расположенных в жилых зонах, ограничивается механическими повреждениями автомобилей, около 60 % водителей забывают об особенностях проезда перекрестков равнозначных дорог и при проезде перекрестка прямо не предоставляют преимущество транспортным средствам, приближающимся справа [2, с. 59].

Необходимо оценивать безопасный скоростной режим движения транспортных средств на данной территории. При выполнении поворотов необходимо снижать скорость движения до безопасного значения для мотоциклов минимум на 30 %, легковых автомобилей — 40 %, грузового автомобиля — 50 % от максимальной установленной скорости движения на данном участке. Данные требования обусловлены не только установленным на данной территории особым режимом движения пешеходов и автомобилей, но и габаритными, конструктивными особенностями автомобильных дорог, а также сооружений, ограничивающих обзорность объектов.

Особое внимание при движении в жилой зоне необходимо уделить такому маневрированию, как движение задним ходом. Данный маневр является достаточно распространенным. На данной территории выполнение движения задним ходом имеет ряд особенностей как по манере исполнения, так и по оценке скоростного режима. Движение задним ходом требует от водителя автомобиля повышенного внимания и концентрации движения. Скорость автомобиля, движущегося задним ходом, должна быть снижена минимум на 60 %. При данном значении может быть обеспечено выполнение водителем автомобиля требований безопасности.

При участии в дорожном движении транспортные средства могут выполнять разворот только в специально предназначенных для этого местах, а также на перекрестках. Перекрестки, расположенные в жилых зонах, отличаются от других перекрестков своими небольшими габаритами. Выполнение безопасного разворота на узких перекрестках имеет определенные особенности. Во-первых, в данных условиях безопасно выполнить разворот можно только после полной остановки транспортного средства. Выполнение разворота в движении увеличивает радиус маневра, что небезопасно на узких перекрестках. Во-вторых, безопасно выполнять данный маневр можно только в сторону левого поворота. Однако в связи с ограниченными габаритами перекрестка понадобится несколько проходов для выполнения разворота, которые чередуются с движением задним ходом. Скорость выполнения разворота должна быть достаточной для описания автомобилем дуги до упора с последующей остановкой, движением задним ходом и последующего движения вперед в направлении разворота.

Таким образом, жилая зона представляет собой особую территорию, движение по которой связано с постоянным маневрированием, безопасное осу-

ощущение которого возможно при правильной оценке скоростного режима, интенсивности движения, а также внимательности водителя.

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». [Вернуться к статье](#)

2. Макацария Д. Ю., Скворцов Е. Ю. Правовое регулирование обеспечения преимущества на перекрестках автомобильных дорог // Актуальные вопросы деятельности территориальных органов МВД России на транспорте : сб. материалов междунар. науч.-практ. конф., Белгород, 25 мая 2018 г. / Белгородский юридический ин-т МВД России имени И. Д. Путилина ; редкол.: И. Ф. Амельчаков [и др.]. Белгород, 2018. Вып. 4. С. 57–60. [Вернуться к статье](#)